

⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑰ Offenlegungsschrift
⑯ DE 199 05 350 A 1

⑯ Int. Cl.⁷:
B 62 D 1/16
F 16 D 3/27

DE 199 05 350 A 1

⑰ Aktenzeichen: 199 05 350.2
⑰ Anmeldetag: 10. 2. 1999
⑰ Offenlegungstag: 24. 8. 2000

⑯ Anmelder:
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑰ Erfinder:
Scheu, Reiner, Dipl.-Ing. (FH), 72584 Hülben, DE
⑯ Entgegenhaltungen:
DE 198 21 503 A1
DE 196 16 274 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑯ Kombiniertes Schiebestück mit Schwingungsentkopplung

⑯ Die Erfindung betrifft eine Lenkwellengelenkgabel eines Lenkwellenkardangelenks mit einer drehelastischen Kupplung als Entkopplungselement, wobei die drehelastische Kupplung im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel angeordnet ist. In der drehelastischen Kupplung ist eine längsbewegliche Kupplung angeordnet. Diese Kupplung umfaßt ein in Längsrichtung innen profiliertes Außenstück und ein mit einem Gegenprofil ausgestattetes Innenteil. Das Außenstück weist an seinem dem Kardangelenk zugewandten Ende einen Nockenflansch auf, dessen Nocken in stirnseitige, dem benachbarten Kardangelenk zugewandte Ausnehmungen des rohrförmigen Gelenkabbelabschnitts eingreifen. Hierbei kontaktieren die Nocken im regulären Fahrbetrieb die Ausnehmungen in Umfangs- und Axialrichtung nicht. Mit der vorliegenden Erfindung wird ein Lenkwellenabschnitt entwickelt, der auf möglichst kurzer Baulänge und unter Minimierung der Bauteileanzahl ein Abwinkeln, Zusammenschieben und Schwingungsentkopplung einer Lenkweile ermöglicht.

DE 199 05 350 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Lenkwellengelenkabel eines Lenkwellenkardangelenks mit einer drehelastischen Kupplung als Entkopplungselement, wobei die drehelastische Kupplung im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel angeordnet ist.

Eine derartige Gelenkgabel ist aus der DE 196 16 274 A1 bekannt. Dort ist im Nabenherricht der Gelenkgabel ein drehmomentübertragendes Rohr eingesteckt. Das Rohr ist mit Hilfe einer spielbehafeten Bürdelverbindung im Nabenherricht gegen ein Längsverschieben gesichert. Der Nabenherricht der Gelenkgabel hat – wie das Rohr – abschnittsweise einen rechteckigen Querschnitt, wobei der Rohrquerschnitt formschlüssig mit Spiel in den Nabenherricht paßt. Im Zwischenraum zwischen den beiden beiden ist ein Stoß- und Schwingungssabsorber eingebaut, so daß sich das Rohr gegenüber der Gelenkgabel um einen kleinen Verdrehwinkel bewegen kann.

Der vorliegenden Erfindung liegt das Problem zugrunde, einen Lenkwellenabschnitt zu entwickeln, der auf möglichst kurzer Baulänge und unter Minimierung der Bauteileanzahl ein Abwinkeln, Zusammenschieben und Schwingungsentkopplung einer Lenkwellenwelle ermöglicht. Dieser Lenkwellenabschnitt soll bei sicherer Funktion einfach zu handhaben und wartungsfrei sein.

Das Problem wird mit den Merkmalen des Hauptanspruchs gelöst. Der mehrfunktionale Lenkwellenabschnitt wird als Teil einer Lenkwellengelenkabel eines Lenkwellenkardangelenks ausgebildet. Er enthält im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel eine drehelastische Kupplung als Entkopplungselement. In der drehelastischen Kupplung ist eine längsbewegliche Kupplung angeordnet. Diese Kupplung umfaßt ein in Längerrichtung innenprofiliertes Außenstück und mit einem Gegenprofil ausgestattetes Innenteil. Das Außenstück weist an seinem, dem Kardangelenk zugewandten Ende einen Nockenfansch auf, dessen Nocken in stützende, dem benachbarten Kardangelenk zugewandte Ausnehmungen des rohrförmigen Gelenkgabelabschnitts eingreifen. Hierbei kontaktieren die Nocken im regulären Fahrbetrieb die Ausnehmungen in Umfangs- und Axialrichtung nicht.

Die neue Lenkwellenabschnitt bildet ein kompaktes, einfach zu handhabendes Bauteil, das mehrere Funktionen erfüllt und zudem bei geringem Gewicht wenig Raum benötigt. Er ist eine Lenkwellengelenkabel, die als Teil eines Kardangelenkes ein abgewinkeltes Verlegen der Lenkwellen im Fahrzeugaufbau ermöglicht und im Crash-Fall das Ausknicken der Lenkwellen bewirkt.

Außerdem enthält die Lenkwellengelenkab einen Längenausgleich, der zum einen ein zyklisches Längenändern aufgrund des, der zum anderen eine Verkürzung der Lenkwellen erlaubt. Gegebenenfalls wird der Längenausgleich auch für die Verstellung der Lenkradposition verwendet.

Zwischen den Teilen des Längenausgleichs und der Lenkwellengelenkab sitzt ein Schwingungsentkopplungselement, das Lenkwellenstoße und Fahrbahnrausigkeiten vom Lenkrad und der fahrgastseitigen Lenkwellenlagerung fern hält.

Weitere Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus den nicht zitierten Unteransprüchen und den nachfolgenden Beschreibung einer schematisch dargestellten Ausführungsform:

Fig. 1 Zusammenbauzeichnung einer Gelenkgabel mit einer elastischen Kupplung und einer längsverschiebblichen Kupplung.

Fig. 2 Explosionsdarstellung zu Fig. 1 mit Kardangelenk.

Die Fig. 1 und 2 zeigen drehmomentübertragende Teile einer Lenksäule, die zwischen dem Lenkrad und dem Lenkgetriebe angeordnet sind. Lenkrad und Lenkgetriebe sind in diesen Figuren nicht dargestellt. Die gezeigten Teile bilden ein sogenanntes kombiniertes Schiebestück (20) mit Schwingungsentkopplung (10) als Bestandteile einer Kardangelenkgabel (4) einer Lenkwellenwelle.

Das Kardangelenk (1) nach Fig. 1 umfaßt beispielsweise zwei gegabelte Naben (3, 4), die über ein Kardankreuz (2) gekennzeichnet sind. Die paarweise einander gegenüberliegenden Kreuzzapfen des Kardankreuzes (2) greifen in die Bohrungen jeweils einer gegabelten Nabe (3, 4). Dabei ist beispielsweise die Gelenkgabel (3) mit einem Lenkrad verbunden, während die Gelenkgabel (4) mit dem zum Lenkgetriebe führenden Wellenteile, z. B. dem Bautteil (31) gekoppelt ist.

Das Gelenkgabel (4) ist eine Hülse mit zwei an einem Hülsenseite einander gegenüber angeordneten Laschen (9). Letztere bilden die Gabelteile, in denen die Kreuzzapfen gelagert sind. Die Hülse wird als rohrförmiger Gelenkgabelabschnitt (5) bezeichnet. Dieser Abschnitt (5) hat eine zentrale Bohrung (6), in die eine drehelastische Kupplung (10) eingeprägt ist.

Die drehelastische Kupplung (10) ist ein zylindrisches Bauteil, das beispielsweise aus drei zumindest annähernd rohrförmigen Einzelteilen besteht. Das mittlere Einzelteil ist ein rohrförmiger Elastomerkörper (11) aus Gummi, der zwischen einer Außenbuchse (12) und einer Innenbuchse (13) einkaliniert ist. Die Buchsen (12, 13) haben hier die gleiche Länge und sind aus Metall. Der Elastomerkörper (11) ist kürzer als die Buchsen (12, 13). Letztere kann auch ein in die Buchsen (12, 13) eingelegtes Kunststoffelement sein.

Die drehelastische Kupplung (10) sitzt z. B. mittels eines Querpfeßsitzes im rohrförmigen Gelenkgabelabschnitt (5). Letzterer hat an seiner dem Kardankreuz (1) zugewandten Stirnseite (7) zwei cinander gegenüberliegende Ausnehmungen (8), die im Bereich zwischen den Gabellachsen (9) liegen. Die Ausnehmungen (8) haben eine annähernd rechteckige Kontur. Die in den Gabelabschnitt (5) eingeprägte Kupplung (10) endet bündig mit dem Grund dieser Ausnehmungen (8).

Die längsbewegliche Kupplung (20) besteht aus einem mit einem Nockenfansch (23) versehenen Außenstück (21) und einem mit einem Bürdelfansch (34) ausgestatteten Innenteil (31). Am Bürdelfansch (34) wird z. B. ein zum Lenkgetriebe führendes – nicht dargestelltes – Wellrohr befestigt.

Das Außen- (21) und das Innenteil (31) sind jeweils zumindest bereichsweise mit korrespondierenden Verzahnungen (22, 32) ausgestattet. Als Verzahnungen werden beispielsweise ein Keilwellen- oder Kerbverzahnungsprofil verwendet.

Das Außenstück (21) hat außen eine glatte, zylindrische Oberfläche, die am rechten Ende nach Fig. 1 in dem Nockenfansch (23) endet. Im montierten Zustand sitzt es über einen Querpfeßsitz in der Innenbuchse (13) der drehelastischen Kupplung (10). Die Nocken (24) des Nockenfansches (23) ragen in die Ausnehmungen (8) der Gelenkgabel (4) hinein. Bei unbelasteter Lenkwellenwelle haben sie zum Grund und den Seitenflächen der Ausnehmungen (8) einen zumindest annähernd gleichen Abstand. Das in Umfangs- und Längsrichtung vorhandene Spiel zwischen der Gelenkgabel (4) und dem Nockenfansch (23) kann 1 bis 3 mm betragen.

Die Nocken (24) des Nockenfansches (23) sind im Ausführungsbeispiel zwei Krägarme die von der zylindrischen Außenkontur des Außenstücks (21) abstoßen. Sie haben zumindest im Bereich der Ausnehmungen (8), normal bzw. senkrecht zur Ausnehmungsfläche betrachtet, einen rechtick-

kigen Querschnitt, der sich außerhalb des Ausnehmungsbereiches und innerhalb des Nabenherrichtung auf die Außenmittellinie verbreitert. Gegebenenfalls sind die in Umfangsrichtung orientierten Seitenflächen (25) der Nocken (24) zylindrisch oder ballig ausgeführt. Folglich berühren sich dann die Gelenkgabel (4) und die Nocken (24) bei einer maximalen und idealen Torsion der Lenkwelle definiert an zwei Linien oder zwei Punkten.

Die Nockenseitenflächen (25) oder die ihnen gegenüberliegenden Seitenflächen der Ausnehmungen (8) können zur Dämpfung mit elastischem Material beschichtet sein.

Das Innenteil (31) der längenausgleichenden Kupplung (20) sitzt – nach der Montage – über die drehmomentübertragende Verzahnung (22, 32) im Außenstück (21). Der maximale Längshub der Kupplung (20) liegt im cm-Bereich. Die Außenverzahnung (32) des Innenteils (31) kann u. a. zur Verbesserung des Trockengleitverhaltens in Längsrichtung beispielsweise mit einem Kunststoffbelag ausgestattet sein. An die Außenverzahnung (32) schließt sich nach einen kurzen unverzahnten Zwischenabschnitt (33) der Bördel-
flansch (34) an. Letzterer hat einen Bördeldurchmesser, der größer ist als der Außendurchmesser des Außenstücks (21). Gegebenenfalls ist der Bördelflansch (34) hülseförmig ausgebildet. Dabei kann er soweit zurückgewölbt sein, daß er in Richtung auf das Kardangelenk (1) das Außenstück (21) be-
reichsweise berührungsfrei überträgt. Hierbei benötigt das Innenteil (31) nahezu nur die Länge der Außenverzahnung (32). Das Wellrohr überträgt dann – einen Teil der Baulänge einsparend – teilweise das Außenstück (21) der Kupplung (20).

Das kombinierte Schiebestück kann wie eine übliche Lenkwellengelenkgabel gehandhabt und gelagert werden. In der Regel bildet es zusammen mit den das Kardangelenk (1) komplementierenden Teilen eine Baugruppe. Diese Baugruppe hat eine Baulänge, die nur unwesentlich größer ist, als die eines handelsüblichen Kardangelenkes, obwohl sie einen relativ großen Längenausgleich und eine Schwingungsent-
kopplung enthält.

Patentansprache

40

1. Lenkwellengelenkgabel eines Lenkwellenkardan-
gelenks mit einer drehelastischen Kupplung als Ent-
kopplungselement, wobei die drehelastische Kupplung
im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel angeord-
net ist, dadurch gekennzeichnet,

- daß in der drehelastischen Kupplung (10) eine längsbewegliche Kupplung (20) angeordnet ist,
- daß die Kupplung (20) ein in Längsrichtung in-
nen profiliertes Außenstück (21) und ein mit einem Gegenprofil ausgestattetes Innenteil (31) umfaßt,
- daß das Außenstück (21) an seinem, dem Kardan-
gelenk (1) zugewandten Ende, einen Nocken-
flansch (23) aufweist, dessen Nocken (24) in stür-
seite, dem Kardangelenk (1) zugewandte, Aus-
nehmungen (8) des rohrförmigen Abschnitts (5)
eingreifen,
- daß die Nocken (24) im regulären Fahrbetrieb
die Ausnehmungen (8) in Umfangs- und Axial-
richtung nicht kontaktieren.

2. Lenkwellengelenkgabel gemäß Anspruch 1, da-
durch gekennzeichnet, daß das Profil des Außen- (21)
und Innenteils (31) eine Verzahnung (22, 32) ist.

3. Lenkwellengelenkgabel gemäß Anspruch 2, da-
durch gekennzeichnet, daß zumindest die Verzahnung
(32) des Innenteils (31) kunststoffbeschichtet ist.

4. Lenkwellengelenkgabel gemäß Anspruch 1, da-
durch gekennzeichnet, daß der Nockenflansch (23)

nicht über die dem Kardangelenk (1) zugewandte Stirnseite (7) des rohrförmigen Gelenkgabelabschnitts (5) übersteht.

5. Lenkwellengelenkgabel gemäß Anspruch 1, da-
durch gekennzeichnet, daß die drehelastische Kupplung
(10) ein handelsübliches Elastomerlager ist, das aus einem zwischen einer Außen- (12) und Innenbuchse
(13) angeordneten rohrförmigen Elastomerkörper (11)
besteht.

6. Lenkwellengelenkgabel gemäß Anspruch 1, da-
durch gekennzeichnet, daß die Länge der drehelasti-
schen Kupplung (10) der Länge des rohrförmigen Ga-
belabschnitts (5) entspricht oder geringfügig größer ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

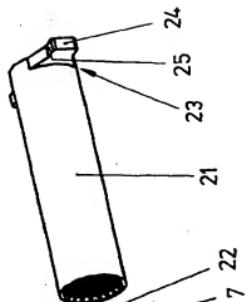


Fig. 2

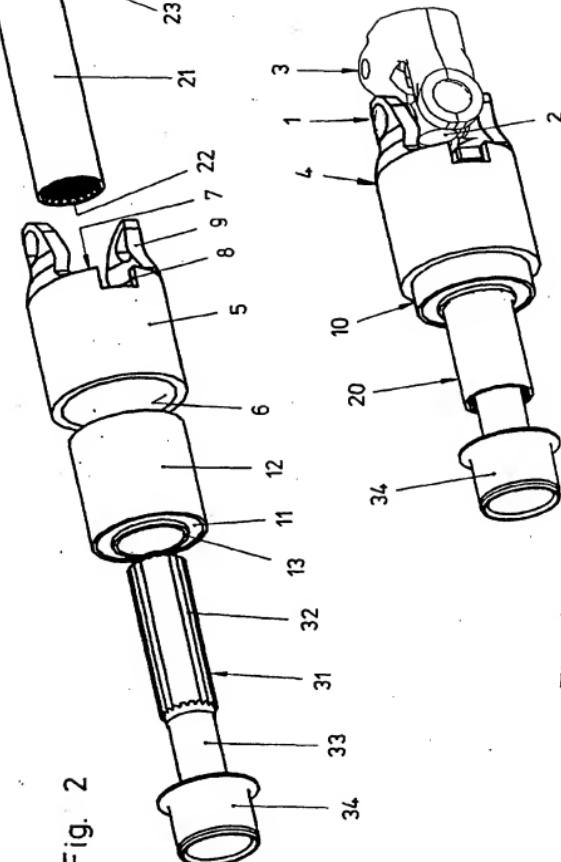


Fig. 1

Combined sliding element with vibration decoupling

Publication number: DE19905350

Publication date: 2000-08-24

Inventor: SCHEU REINER (DE)

Applicant: DAIMLER CHRYSLER AG (DE)

Classification:

- International: **B62D1/16; F16D3/27; F16D3/40; B62D1/16; F16D3/16;**
(IPC1-7): B62D1/16; F16D3/27

- European: B62D1/16; F16D3/40

Application number: DE19991005350 19990210

Priority number(s): DE19991005350 19990210

Also published as:

EP1028046 (A2)

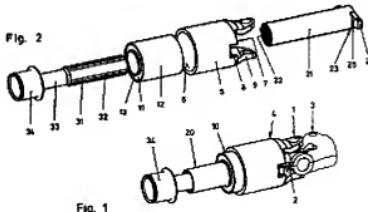
EP1028046 (A3)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19905350

Abstract of corresponding document: **EP1028046**

A longitudinally movable coupling is installed in a rotationally elastic coupling and has an outer section(21) which is internally profiled in the longitudinal direction and an inner section(31) with a matching profile. The outer section on its end facing the cardan joint has a cam flange(23), the cams(24) of which engage in end face slots (8) in the joint fork tubular section(5) facing the cardan joint. Under normal travelling conditions the cams do not contact the slots in the circumferential and axial direction.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide